



Działania na rzecz zwiększenia efektywności transportu w Krakowie

2021-10-07

Korki są powszechnym zjawiskiem w rozwijających się metropoliach. Nie inaczej jest w Krakowie, który od kilku lat, wzorując się na europejskich miastach, stara się patrzeć na mobilność całościowo, uwzględniając kierowców samochodów, pasażerów transportu zbiorowego, rowerzystów i pieszych.

W Krakowie jak i w innych zabytkowych miastach przepustowość ulic i mniejszych uliczek jest ograniczona historyczną zabudową. Dlatego tak istotne jest, by każdy z mieszkańców przeanalizował, czy nie bardziej opłaca mu się korzystać z dostępnych rozwiązań komunikacyjnych i istniejącej bezpiecznej infrastruktury towarzyszącej jaką oferuje miasto. Nie w każdej sytuacji trzeba przywiązywać się tylko do jednego sposobu przemieszczania się. Chcąc dokonać zmian w tej kwestii musimy zweryfikować nasze podejście do podróżowania.

Z pomiarów natężenia ruchu na trasach wlotowych do Krakowa z 2017 r. wynika, że do miasta każdego dnia wjeżdża blisko 250 tys. pojazdów, z czego ok. 40 tys. przejeżdża przez miasto ruchem tranzytowym. Wśród tych samochodów ok. 16 tys. porusza się przez centrum miasta. W 2020 r. na 1000 mieszkańców Krakowa przypadało 680 pojazdów. Z badań przeprowadzonych przez FREE NOW w 2021 r. wynika, że dwóch na trzech mieszkańców uważa, że w Krakowie jest za dużo prywatnych samochodów.

Te dane pokazują, że najtrudniej zmienia się przyzwyczajenia. Z pewnością jest to proces długotrwały, w którym musi zagrać kilka istotnych elementów. Jednym z nich jest korzystanie z różnych/zmiennych sposobów podróżowania tj. np. z samochodu, komunikacji miejskiej czy roweru lub przejazdów połączonych różnymi środkami.

Przed podróżą spróbujmy odpowiedzieć sobie na pytania:

- Czy potrzebuję wykonać tę podróż? (w to miejsce, o tej porze?)
- Czy podróży nie da się zoptymalizować?
- Czy nie pojechać gdzieś bliżej?
- Czy nie wybrać innej pory? (poza szczytem komunikacyjnym)
- Czy można zrezygnować z samochodu? (pieszo, rowerem, autobusem, tramwajem, koleją)
- Czy muszę swoim samochodem czy mogę współdzielonym? (taxi, car-sharing, car-pooling – w efekcie więcej osób zmieści się w jednym aucie oraz będzie mniej zajętych miejsc postojowych).

Stąd konieczność powrotu do korzystania z komunikacji miejskiej, wspomaganej coraz nowszymi rozwiązaniami tzw. mobilności aktywnej. Transport publiczny w Krakowie od lat jest oceniany na wysokim poziomie. Świadczą o tym zrealizowane i planowane zakupy oraz dostawy nowoczesnego, ekologicznego taboru: niskoemisyjnych autobusów i niskopodłogowych tramwajów.

Okres pandemii oraz wprowadzanych przez rząd obostrzeń spowodowały, że mieszkańcy obawiając



się zarażenia, częściowo zrezygnowali z komunikacji miejskiej i przesiedli się do prywatnych samochodów. Dlatego, aby odbudować zaufanie, Zarząd Transportu Publicznego, wcześniej niż w poprzednich latach, jeszcze przed rozpoczęciem roku szkolnego, wprowadził wzmocnienia częstotliwości kursów linii tramwajowych i autobusowych. Uruchomiono dodatkowe połączenia na nowych trasach, gdzie komunikacja miejska do tej pory nie jeździła. W ubiegłym roku w Bodzowie, w tym roku na Klinach, wcześniej w Skotnikach. Dodatkowo uruchomiliśmy agloekspresy, które przywożą mieszkańców gmin ościennych do naszego miasta. Planowane są również nowe połączenia na os. Avia.

Miasto chce objąć komunikacją zbiorową te rejony, które teraz są obecnie tzw. „białymi plamami transportowymi”, czyli miejscami, w których dotarcie pieszo do najbliższego przystanku zajmuje sporo czasu. Komunikacja zbiorowa w Krakowie działa dobrze i wbrew wielu głosom jest bezpieczna.

Na natężenie ruchu w mieście będą miały wpływ również realizowane w Krakowie inwestycje. Zmiany te są jednak mniej dynamiczne, gdyż wymagają zdecydowanie większego nakładu środków finansowych i dłuższego czasu realizacji, ponieważ mają charakter inwestycji infrastrukturalnych (budowa i przebudowa dróg).

Z ważniejszych inwestycji, które znajdują się obecnie na różnym etapie realizacji lub przygotowania można wymienić: m.in. przebudowę al. 29 Listopada od ul. Opolskiej do granicy miasta, przebudowę odcinka ul. Opolskiej w ramach budowy tramwaju na Górkę Narodową, rozbudowę ul. Igołomskiej, budowę Trasy Łągiewnickiej, przygotowania budowy Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej, a w przyszłości również Trasy Ciepłowniczej i Nowobagrowej, które w istotny sposób odciążą komunikacyjnie centrum Krakowa oraz połączą peryferyjne dzielnice miasta.

Problem przeciążenia układu komunikacyjnego wymaga również działań na granicy i poza granicami miasta, w tym m.in. ukończenia inwestycji prowadzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich (budowa drogi ekspresowej S7 i S52 będących północną i wschodnią obwodnicą Krakowa, budowa Trasy Wolbromskiej czy przebudowa istniejących węzłów autostradowych).

Zakończenie realizacji tych inwestycji pozwoli na minimalizację dojazdu do przeciwległego fragmentu Krakowa przez centrum oraz wyeliminowanie ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych z miasta.

Więcej informacji [tutaj](#).